

Point de Rencontre des Mobilités



© Pexels - Aleksejs Bergmanis

Un Point de Rencontre des Mobilités (PRM), c'est offrir à la population, un lieu accessible et identifié. C'est l'opportunité de créer un lieu d'échanges et de services. Ce PRM doit être au cœur des réflexions sur la mobilité. Il permet d'établir un point multimodal à l'échelle des communes.

La création d'un PRM est une réflexion de la situation communale par rapport aux échelles supérieures du territoire (intercommunale et départementale).

- De quoi mon territoire est-il composé ?
- Quelles populations actuelles ou à venir ?
- Quels équipements sont présents ?
- Quelles activités économiques et culturelles sont présentes ?
- Quelles sont les offres de mobilité présentes sur mon territoire ?

Cette réflexion doit permettre de juger de l'opportunité d'organiser la réalisation d'un PRM.

Cette fiche vous sera utile pour :

- Comprendre les notions clés liées au Point de Rencontre des Mobilités.
- Établir une démarche de diagnostic afin d'identifier les besoins du PRM.
- Réaliser un PRM comme plateforme des mobilités pour ma commune.



Box
vélo



Covoiturage



Illustration fictive d'une place de gare



Parking



Arrêt bus



Parking
vélo

► Un besoin de réinventer nos mobilités

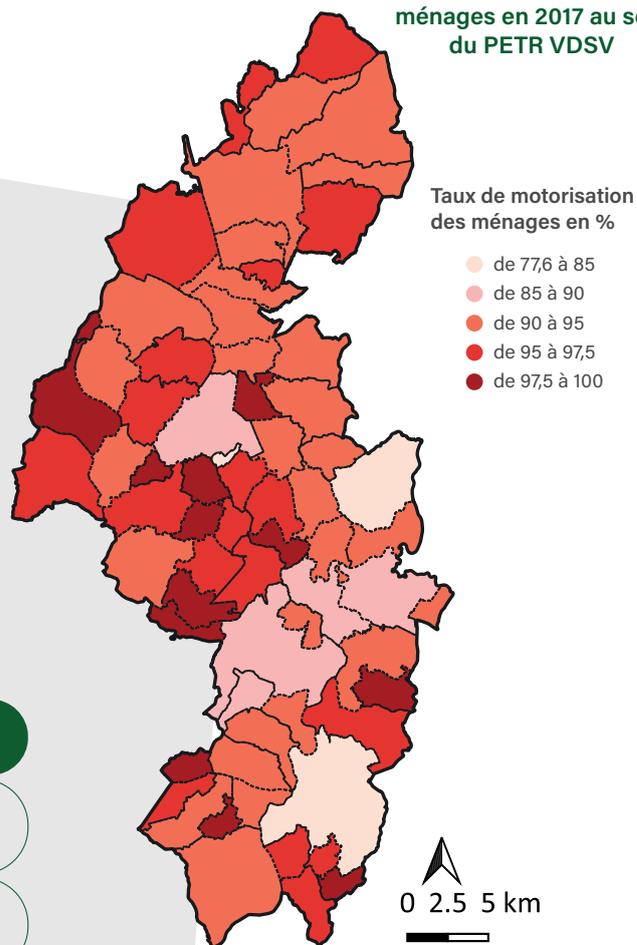
La voiture individuelle est dominante au sein du territoire. Le taux de motorisation des ménages en 2017 est de l'ordre de 91,2 %. Il est en augmentation depuis 2007 de 3%.

Il existe des disparités dans le territoire notamment entre la ville d'Auxonne et le reste du PETR VDSV.

Ces disparités sont marquées auprès de 30 communes. Elles ont un taux de motorisation supérieur à 95 %. Ces taux de motorisation très importants montrent la dépendance forte du territoire à la voiture individuelle.

De plus, le taux de ménages ayant 2 voitures ou plus a bondi de près de 6 % en 10 ans. Cela ajoute de la dépendance à la voiture sur les mobilités du territoire.

Taux de motorisation des ménages en 2017 au sein du PETR VDSV



	2007	2012	2017
Taux de motorisation des ménages (en %)	88,2	89,9	91,2
Taux des ménages ayant 2 voitures ou + (en %)	45,4	49	51,2

Evolution du taux de motorisation des ménages dans le PETR VDSV



© Freepik

Le saviez-vous ?

Les français :



- Réalisent 3 déplacements quotidiens



- Consacrent chaque jour environ 1h02 à se déplacer (+8min) par rapport à 2008

En moyenne :



- Un déplacement en voiture dure 19 min (+3 min) par rapport à 2008.



- Un déplacement à pied dure 14 min (+1 min) par rapport à 2008



- Un déplacement à vélo dure 18 min (+2 min) par rapport à 2008

- Un déplacement en transport en commun dure 41 min (+4 min) par rapport à 2008

*Source : SDES, enquête mobilité des personnes 2018-2019

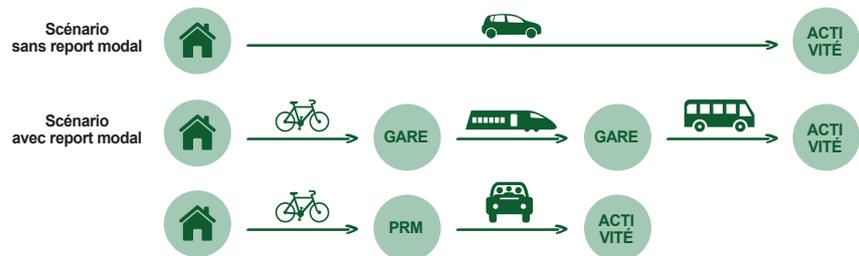
Les notions clés

Pour comprendre les enjeux liés aux Points de Rencontre des Mobilités, il est important de définir des notions et concepts liés à la mobilité. L'atout majeur de la création de ce service à la population est de favoriser l'intermodalité et le report modal. C'est donner l'opportunité à la population d'utiliser d'autres modes de transport pour réaliser leurs déplacements quotidiens.

→ Intermodalité

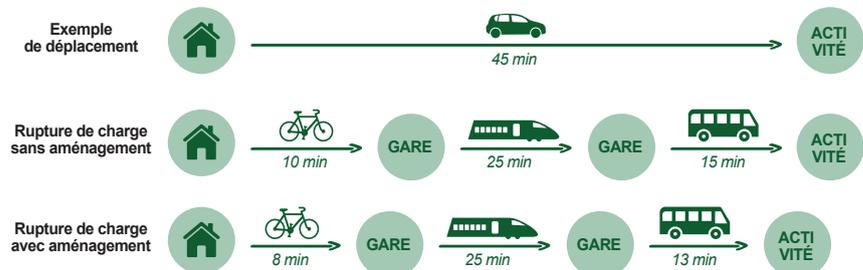
D'après Pierre Ageron, l'intermodalité désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité doit garantir un cheminement « porte-à-porte », sans rupture de charge entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement.



→ La rupture de charge

D'après les travaux du CEREMA, il s'agit d'une étape de transition entre deux modes de transport. Cette étape est considérée le plus souvent comme une contrainte. En effet, l'absence de maîtrise complète sur son déplacement influence négativement les temps d'attente lors de changement de mode de transport.



→ Le transfert modal

Le transfert modal est le report d'une partie des flux d'un mode de transport (voiture) vers un autre (vélo). Favoriser le report modal c'est fluidifier l'ensemble des réseaux de transport, diminuer l'émission de gaz à effet de serre, et permettre une meilleure rentabilité de l'offre de transports en commun.

La construction ou la modernisation des infrastructures est souvent une condition du report modal : une piste cyclable adaptée aux besoins peut encourager l'usage du vélo.

Cependant, cette condition n'est pas une condition suffisante : il faut souvent informer et sensibiliser les usagers, inciter les acteurs économiques à changer leurs habitudes et adopter des mesures pour décourager un mode au profit d'un autre.

→ Le Point de Rencontre des Mobilités

Le Point de Rencontre des Mobilités doit être envisagé comme un lieu central. Cet espace doit être visible et identifiable sur la commune. L'ensemble des populations doit accéder rapidement à l'ensemble de ses activités (commerces, services, culture). Cet espace doit être accessible et bénéficier de stationnements sécurisés pour l'ensemble des modes de transport (vélo, voiture,...).

Les bénéfices de la réalisation de ce type de lieu sont à déterminer en fonction des besoins de chaque commune. Cependant, il faut offrir la possibilité aux usagers des transports de diversifier leurs modes de déplacement.

En effet, dans une logique de réduction de l'empreinte carbone et d'un contexte de changement climatique, le point de rencontre des mobilités peut être envisagé dans l'ensemble des communes.

L'objectif est de trouver le bon équilibre entre la superficie à attribuer au projet et les utilisateurs potentiels de cet espace. Plus qu'une plateforme multimodale, le Point de Rencontre des Mobilités doit être un garant de l'intermodalité.

Il s'agit de favoriser le report modal, c'est-à-dire de faire diminuer l'autosolisme.





► Quel Point de Rencontre des Mobilités pour ma commune ?

Issu du plan des mobilités rural, le Point de Rencontre des Mobilités fait l'objet de son action n°9. Cette action identifie la réalisation de 5 Points de Rencontre des Mobilités sur le territoire. Il s'agit des centres-bourgs d'Auxonne, Pontailleur-sur-Saône, Mirebeau-sur-Bèze, Fontaine-Française, et la gare d'Auxonne-Tillenay. Ces lieux clés du PETR VDSV doivent bénéficier d'aménagements quantitatifs et qualitatifs. L'objectif est de favoriser le rabattement des modes doux avec l'installation de box à vélos, l'aménagement d'espaces cyclables afin de faciliter l'accès des cycles à ces espaces structurants. La matérialisation de places de covoiturage, d'arrêts d'auto-stop organisés, d'un totem informatif sur les possibilités de mobilités offertes par le site, doivent permettre de réduire l'autosolisme.

La création d'un maillage plus fin de « Point de Rencontre des Mobilités » est une volonté du PETR du Val de Saône Vingeanne. Il faut s'adresser à l'ensemble de ses habitants.

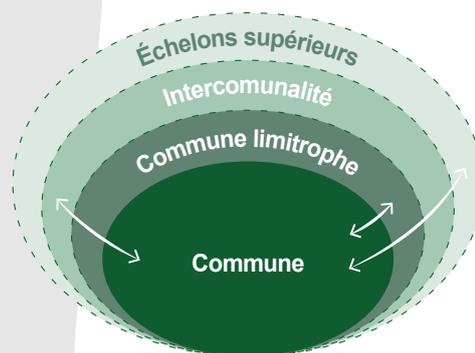
Fréquence	Quantité
Densité de « commerces et de services* » journaliers	Nombre de commerces alimentaires de proximité
Densité de « commerces et de services* » hebdomadaire	Nombre de commerces alimentaires (moyennes et grandes surfaces)
Densité de « commerces et de services* » mensuel	Nombre de commerces spécialisés (ex : ameublement)

→ Proposition (1) de diagnostic à la commune

Il s'agit ici de proposer aux communes souhaitant mettre en place un PRM, une réflexion sur les enjeux et les besoins de ce type d'aménagement.

En intégrant la notion d'échelle, il convient de se demander :

- Quel est le volume de population concernée par l'aménagement d'un PRM ?
- Combien de commerces et services sont présents sur le territoire communal ?
- Quels types de commerces et de services sont situés sur ma commune ?



Identification des échelles à prendre en compte pour l'installation d'un PRM

	Commune	Commune limitrophe	intercommunalité	Echelons supérieurs
Boulangerie / Épicerie	✓	✓	✓	✓
Moyennes / grandes surfaces	✗	✗	✓	✓
etc...				

Exemple de la commune de Maxilly-sur-Saône

Prendre conscience des besoins de votre commune au regard de sa situation démographique, économique, sociale et environnementale est l'objectif de la réflexion proposée ci-dessus.

(1) Les propositions effectuées dans le tableau ci-dessus sont des pistes de réflexions et d'interrogations à prendre en compte lors de la réalisation d'un point relais mobilité. Ces éléments ne sont qu'une partie d'un diagnostic plus complet.

*Commerces et services : Il s'agit de l'ensemble des activités proposées sur le territoire communal Les fréquences de recours potentielles (quotidien, hebdomadaire, mensuel).

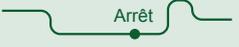
Suite à la réalisation d'un diagnostic prenant en compte les spécificités territoriales et les enjeux liés à la commune, il est essentiel de se projeter à la réalisation et à la composition de son PRM.

Le tableau (2) ci-dessous reprend sur la base du Plan de Mobilité Rurale action n° 9 sur « le Point de Rencontre des Mobilités », les équipements attendus en fonction de la situation stratégique des communes dans l'armature urbaine du PETR VDSV.

(2) Il s'agit d'information à titre informatif et non contractuel. Il est cependant nécessaire de conserver la logique de l'armature urbaine établie dans le SCOT.



© Freepik

	Primaire Secondaire	Relais Relais en devenir	Village
Box vélo			1 stationnement vélo
Place de stationnement covoiturage			
Place véhicule électrique			NC
Arrêt d'autostop organisé Arrêt transport en commun			
Information multimodale			

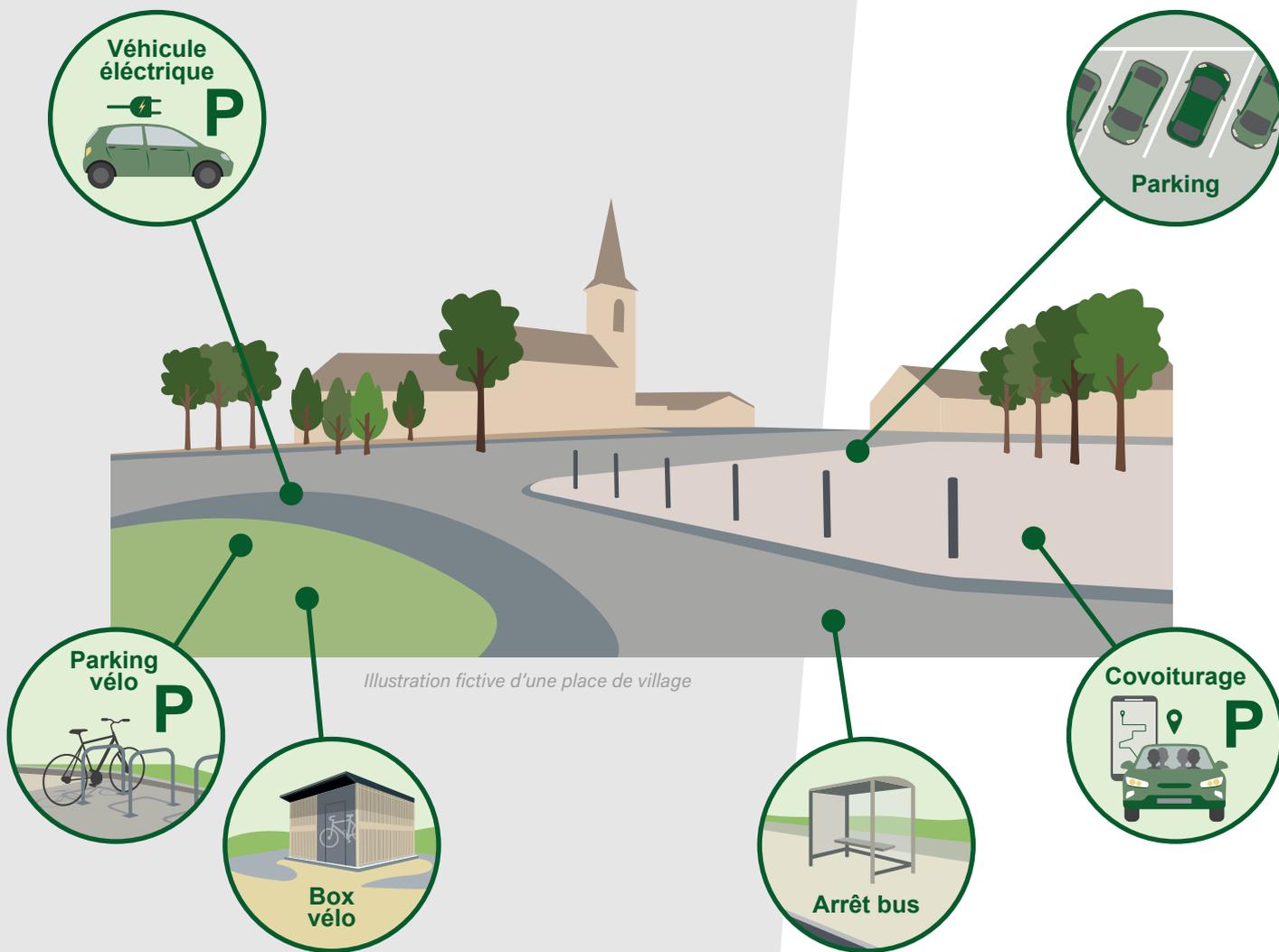


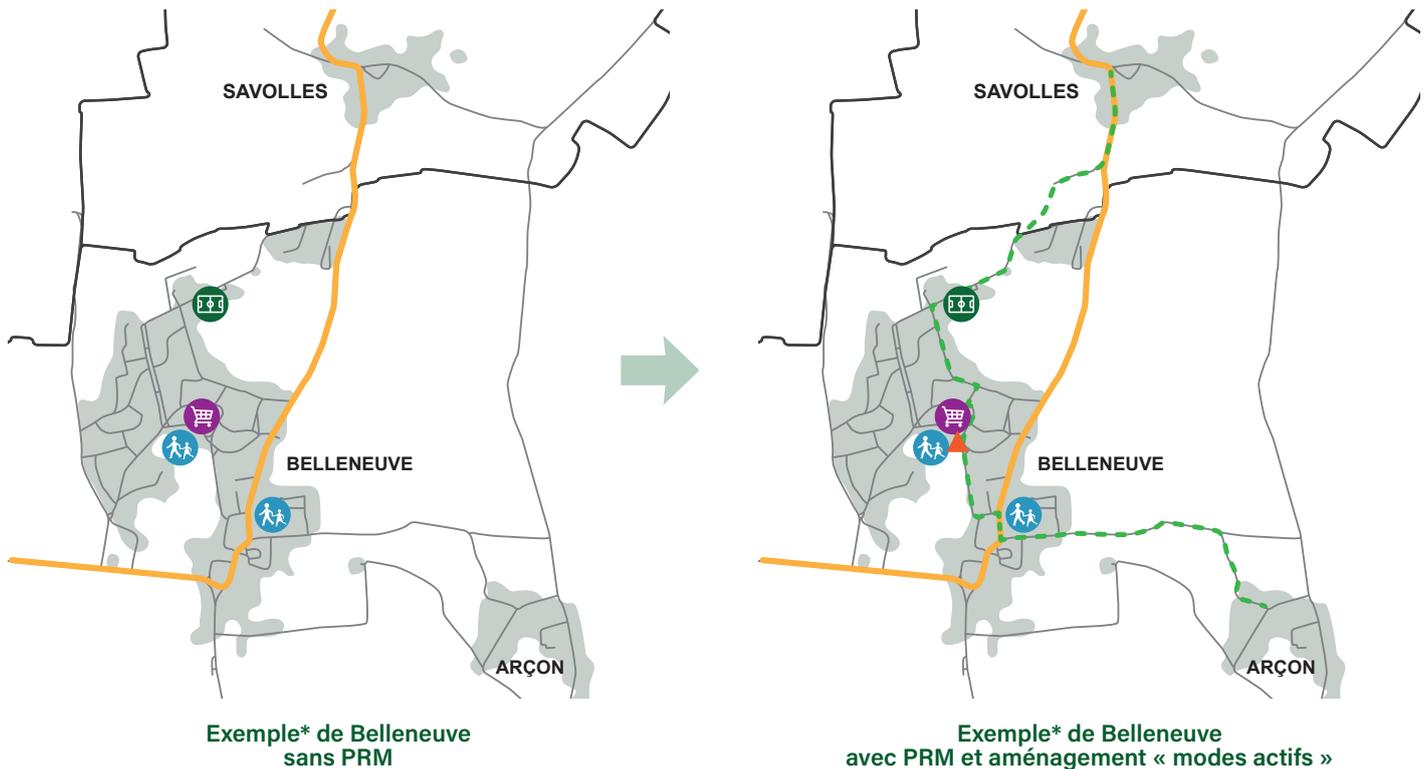
© Freepik



Le choix d'équipements attribués à l'ensemble des PRM doit prendre en compte la situation de la commune concernée. En effet, la proximité d'une offre de mobilité déjà présente sur le territoire comme le stationnement, les points d'arrêt de transports en commun, une halte ferroviaire, sont autant d'éléments à prendre en compte pour quantifier les aménagements à réaliser pour chaque PRM. Il est pertinent d'installer ces points à proximité des centres d'activités (commerces ou services) des communes.

Pour favoriser l'acceptabilité et l'usage de ce type de mesures, il faut éviter les potentiels conflits d'usage entre les différents types de stationnements (court/ long) et travailler sur la communication de l'existence de ces nouveaux lieux de mobilités.





- Axes majeurs
- Limites communales
- Itinéraire transport scolaire
- Aménagement à destination des modes actifs
- Enveloppe urbaine
- ▲ Point Relais Mobilité (PRM)
- 🏊 Équipements sportifs
- 👤 École
- 🛒 Supérette

► Réflexion autour d'un cas pratique

La création d'un maillage par les Points de Rencontre des Mobilités sur le territoire doit être considérée comme l'élément déclencheur.

Il favorise les réflexions et la connaissance des habitants sur leurs possibilités de mobilité du territoire. Il donne de la visibilité à l'ensemble des démarches entreprises sur le territoire.

Une réflexion peut être engagée sur les moyens de connecter ces points de rencontre entre eux.

Les propositions d'aménagements illustrées ci-dessus montrent l'utilisation possible d'un Point de Rencontre des Mobilités. Il s'agit ici de connecter les commerces et services de Belleeneuve à des espaces émetteurs de populations comme Savolles ou le hameau d'Arçon.

Les deux lieux précédemment cités sont situés à environ 1,5 et 2 km du PRM de Belleeneuve.

Dans le cas initial, une ligne de transports en commun passe dans la commune de Savolles.

Les possibilités offertes aux habitants sont, soit l'utilisation du bus scolaire, soit la voiture individuelle. L'identification d'un PRM à Savolles permettrait d'identifier clairement un lieu de rencontre pour l'ensemble des moyens et des méthodes de transports. Concernant le hameau Arçon, il ne bénéficie pas de connexion TC. Le seul moyen de déplacement proposé est la voiture individuelle.

La réflexion autour de ce cas pratique est envisagée en 2 étapes :

- la création du PRM de Belleeneuve ;
- les connexions au PRM de Belleeneuve.

Concernant la création du PRM, son objectif est de favoriser les mobilités autour de ce point.

Sa localisation est un enjeu clé. Situé au centre du village, à proximité des commerces et des services, son emplacement permet de desservir l'ensemble des habitants. Il s'agit de créer un espace de référence pour accompagner les habitants dans leur changement de mobilité.

Pour être viable, un PRM doit être connecté aux réseaux. Ces réseaux doivent s'orienter autour de ce nouveau pôle de mobilité. L'installation du PRM de Belleeneuve peut être l'opportunité de réalisation des déplacements « actifs » reliant la commune de Savolles et le hameau d'Arçon aux commerces et services de Belleeneuve. L'objectif est d'offrir aux habitants, une sécurité, un confort et une lisibilité pour leurs déplacements « actifs » en connectant les différents lieux de services et de commerces aux habitations.

*Exemples non contractuels



→ **Références bibliographiques :**

- **P. Ageron** « Notion à la une : intermodalité » ; 2014.
- **Site internet**
→ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>
- **F Girault, D Grangeon, M Jean, J Robert** « Boîte à outils de l'intermodalité : Coordonner les offres de mobilité pour faciliter l'intermodalité » ; 2020 ; 8 p.
- **JBB** « Transfer modal, Report modal » ; 2020.
- **Site internet**
→ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/transfert-modal-report-modal>
- **Pôle Equilibre Territorial et Rural Val de Saône Vingeanne** « Plan de Mobilité Rural » ; 2019 ; p179.

Les équipes du Conseil Départemental, du Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE 21) et du PETR se tiennent à votre disposition pour vous aider dans l'aménagement de vos communes.

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTE**

**Côte
d'Or**
LE DÉPARTEMENT

**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**
Liberté
Égalité
Fraternité

Fonds national
d'aménagement
et de développement
du territoire